Russia (1922- (U.S.S.R.)) Tsentral'noe statisticheskoe upravlenie.

С. С. С. Р.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Ц. С. У
Труды Центральн. Статистическ. Управления.
Том XIX, выпуск 5.
ОТДЕЛ СТАТИСТИКИ ТРАНСПОРТА и СВЯЗИ

Н. К. П С.
Московское Окружное
Управление
МЕСТНОГО ТРАНСПОРТА.

Metody i Praktika

МЕТОДЫ и ПРАКТИКА

НЕПОСРЕДСТВЕННОГО ТЕКУЩЕГО НАБЛЮДЕНИЯ В ГУЖЕВОЙ СТАТИСТИКЕ

Часть I.

проф. И. А. ПОПЛАВСКИЙ

ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ И ВЫВОДЫ.

С приложением очерка инженера А. В. МАКАРОВА «Статистико-экономическое обследование дорожного транспорта в Соединенных Штатах Северной Америки».

Издание Центрального Статистического Управления СССР
МОСКВА
1926 г.

ПЕЧАТАНО В КОЛИЧЕСТВЕ 2.000 ЭКЗ.
В ТИПОГРАФИИ М. К. Х. имени Ф. Я.
ЛАВРОВА, БОРОДИНСКИЙ МОСТ,
ВАРГУНИХИНА ГОРА, 8 :: :: :: :: ::
ГЛАВЛИТ № 67212. :::: МОСКВА—1926 г.

LIBRARY OF CONGRESS
RECEIVED
JUL 13 1927
DOCUMENTS DIVISION

U. R. S. S.

Prolétaires de tous les pays, unissez vous!

Administration Centrale de Statistique
Travaux de l'Administrat. Centrale de Statist.
Tome XIX livraison 5
SECTION DE LA STATISTIQUE DU TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS

Commissariat du Peuple des Voies de Communications

DIRECTION REGIONALE du TRANSPORT LOCAL de MOSCOU.

METHODES et PRATIQUE

DE L'OBSERVATION COURANTE DIRECTE DANS LA STATISTIQUE DES TRANSPORTS PAR CHARROI

Partie I

prof. I. A. POPLAVSKY

PRINCIPES GÉNÉRAUX ET RÉSUMÉS

Avec une annexe—l'Aperçu de l'ingén. A. V. MAKAROFF: „Etude statistique et économique du transport sur les routes des États Unis de l'Amérique du Nord"

Publié par l'Administration Centrale de Statistique de l' U. R. S. S.
MOSCOU
1926

HA 1431
.A37

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Настоящий труд есть продукт кооперации сил НКПС по Московскому Окружному Управлению Местного Транспорта и ЦСУ по Отделу Статистики Транспорта и Связи. Организация учета на первой стадии наблюдения, получение первичного материала принадлежит почти всецело Московскому Окружному Управлению Местного Транспорта; разработка и сводка его произведена Отделом Статистики Транспорта и Связи ЦСУ. Текстовой анализ табличного материала составлен совместно сотрудниками указанных учреждений. Если при этом учесть, что это товарищеское об'единение двух организаций на добровольных началах для указанной научной цели работало и произвело означенную работу с совершенно ничтожной затратой средств, то положительное значение такого рода кооперации сил ведомственной практики и государственной статистики в статистическом деле станет очевидным.

Но этот положительный эффект статистического кооперирования сил не должен затушевывать перед нами недостатков настоящего труда, если подходить к его оценке по существу. Прежде всего необходимо указать, что в таком масштабе, в такой форме и по этому методу в Союзе ССР организовано такого рода наблюдение впервые и, конечно, новизна дела, с другой стороны, недостатки средств, некоторые организационные недостатки наблюдающего аппарата в подготовительной стадии работ, в ряде случаев отрицательно сказались на полноте и качестве материалов.

Не свободна от тех или других недочетов и вторая стадия наблюдения разработки материала. Однако, на полученные результаты наблюдения гужевого движения и перевозок по шоссейным дорогам Московского Округа нужно смотреть как на первый опыт, который выяснил ряд вопросов программного характера, вскрыл организационные недостатки, наметил формы разработки, показал конкретно, что дает и что может дать применение непосредственного наблюдения в гужевой статистике.

Словом, настоящий труд является лишь подготовительным этапом к будущим наблюдениям этого рода по гужевому движению в Союзе, кои должны быть произведены в более совершенных формах, в более благоприятных организационных условиях и в более широком масштабе

как в смысле большего территориального охвата, так и в смысле включения в поле наблюдения не только шоссейных дорог, но и больших грунтовых трактов и дорог.

Имея в виду опытный характер настоящего исследования, мы сочли целесообразным разбить публикуемый труд на две части: в первой части дать общее введение в исследование, в котором ознакомить с сущностью непосредственного наблюдения в гужевой статистике и формами его, применяемыми на Западе, в довоенной России и Советском Союзе, а также с некоторыми выводами из конкретных статистических материалов, добытых этим наблюдением преимущественно довоенной практикой; во второй же части дать табличный материал по движению и перевозкам по шоссейным дорогам Московского Округа за 1924/25 и 1925/26 г.г. (по Москве) и его текстовой анализ.

Управляющий Центральным Статистическим Управлением—**В. Оболенский (Осинский).**

Заведующий Отделом Статистики Транспорта и Связи — **И. Поплавский.**

Начальник Московского Окружного Управления Местного Транспорта—**Л. Цимеринов.**

AVANT—PROPOS.

Le présent travail est le résultat de la collaboration du Commissariat du Peuple des Voies de Communication accomplie par son organe—la Direction Régionale du Transport local de Moscou — et de l'Administration Centrale de Statistique—par la Section de la Statistique du Transport et des Communications. L'organisation du relevé dans la première période de l'observation et la collection du matériel primaire sont éffectuées presque exclusivement par la Direction Régionale du Transport local de Moscou, le dépouillement des données — par la Section de la Statistique du Transport et des Communications de l'Administration Centrale de Statistique. Le texte de l'analyse du matériel des tableaux a été composé conjointement par les collaborateurs des institutions susmentionnées. En prenant en considération que cette union volontaire des deux institutions, visant à un but scientifique, a effectué le travail précité avec une dépense de moyens tout à fait insignifiante, l'importance de cette collaboration des organes du gouvernement et de la Statistique de l'Etat pour le travail statistique devient évidente.

Cependant ce résultat positif de la coopération statistique ne doit point effacer les défauts du présent travail pour le lecteur qui voudrait l'étudier dans son essence. Tout d'abord il faut constater qu'une observation de ce genre fut entreprise pour la première fois dans l'U.R.S.S. sur une pareille échelle et d'après la même méthode, et la nouveauté du problème et d'un autre côté le manque de moyens et certains défauts de l'appareil de l'observation pendant la période préliminaire des travaux ont eu dans plusieurs cas une influence défavorable sur la quantité et la qualité des matériaux.

La seconde période de l'observation—le dépouillement des données du relevé—n'est pas, non plus, exempte de défauts. Les résultats de l'observation du transport par charroi et de la circulation sur les chaussées de l'Arrondissement de Moscou doivent être envisagés comme une première expérience qui a déjà élucidé une série de questions se rapportant aux programmes des travaux et aussi démontré les défauts d'organisation, tout en précisant les formes du dépouillement et en donnant une conception bien définie des résultats déja obtenus par l'observation directe dans le domaine de la statistique des transports par charroi et pouvant être obtenus dans l'avenir.

ОГЛАВЛЕНИЕ I ЧАСТИ.

Стр.

Предисловие 3

I. Метод непосредственного текущего наблюдения в гужевой статистике.

1. Формы его применения во Франции 7
2. Опыты применения непосредственного наблюдения в гужевой статистике в Италии 20
3. Исчисление по методу непосредственного наблюдения грузонапряженности государственных дорог в Болгарии 23
4. Формы непосредственного наблюдения в гужевой статистике довоенной России. 25
5. Формы применения метода непосредственного наблюдения к исчислению грузонапряженности и перевозок на шоссейных и грунтовых дорогах Советского Союза 36

II. Некоторые конкретные результаты и выводы, полученные из материалов непосредственного учета гужевого движения.

1. Динамика гужевого движения 55
2. Грузонапряженность по поясам 64
3. Движение по месяцам и сезонам 75
4. Краткие результаты и выводы из материалов наблюдения гужевого движения 1924—25 г. 86
5. Гужевой грузооборот в связи с населенностью центров 92

Статистико-экономическое обследование дорожного транспорта в Соединенных Штатах Северной Америки 96

Приложения:

1. Форма бланка по учету гужевого движения в Италии 103
2. Формы сводки материалов по исчислению гужевого движения во Франции за 1903 г. 104
3. Регистрационный бланк Ленинградского Окружного Управления Местного Транспорта 109
4. Гужевой грузооборот центров различной величины по сезонам в связи с их населенностью 111

SOMMAIRE DE LA I-re PARTIE.

Page.

Avant-propos 3

I. Méthode de l'observation directe courante dans la statistique du transport par charroi.

1. Formes de l'application de la methode en France 7
2. Application experimentale de l'observation directe dans la statistique du transport par charroi en Italie 20
3. Calcul d'aprés la méthode de l'observation directe de l'intensité du mouvement des marchandises, sur les chemins de fer de Bulgarie. 23
4. Formes de l'observation directe dans la statistique du transport par charroi dans la Russie d'avant-guèrre 25
5. Formes de l'emploi de la méthode de l'observation directe dans le calcul de l'intensité du mouvement des marchandises et des transports sur les chaussées et les chemins vicinaux de l'Union Soviétique 36

II. Plusieurs résultats concrets et conclusions obtenus des matériaux du relevé directe du transport des marchandises par charroi.

1. Dynamique du transport des marchandises par charroi 55
2. Intensité du mouvement des marchandises selon les zones 64
3. Circulation des marchandises selon les mois et les saisons 75
4. Resultats sommaires et resumés des materiaux fournis par l'observation du transport par charroi pendant l'année 1924–25. 86
5. Mouvement des marchandises mis en rapport avec le nombre de la population des centres. 92

Etude statistique et économique sur le transport par les routes des États Unis d'Amèrique. 96

Annexes:

1. Formulaire servant au relevé du transport par charroi en Italie 103
2. Formulaire servant au dépouillement du materiel se rapportant à l'évaluation du transport par charroi en France en 1903 104
3. Formulaire d'enrégistrement de la Direction du Transport Local du district de Léningrad. 109
4. Transport des marchandises par charroi dans les centres de diverses grandeur-selon les saisons et en rapport avec le nombre de la population des centres. 111